

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP04/019364

International filing date: 24 December 2004 (24.12.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2003-432585
Filing date: 26 December 2003 (26.12.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 24 February 2005 (24.02.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

28.12.2004

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

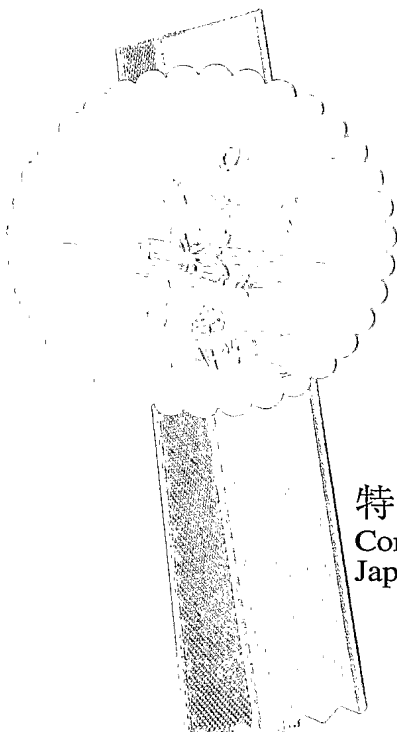
別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 1 2 月 2 6 日
Date of Application:

出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 4 3 2 5 8 5
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 3 - 4 3 2 5 8 5]

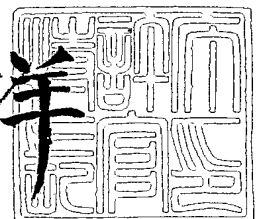
出 願 人 株式会社ブリヂストン
Applicant(s):



特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

2 0 0 5 年 2 月 1 0 日

小 川 洋



【書類名】 特許願
【整理番号】 BRP-00839
【提出日】 平成15年12月26日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 B60C 11/00
【発明者】
 【住所又は居所】 東京都小平市小川東町 3 - 1 - 1 株式会社ブリヂストン技術セ
 ンター内
 【氏名】 宮坂 淳
【発明者】
 【住所又は居所】 東京都小平市小川東町 3 - 1 - 1 株式会社ブリヂストン技術セ
 ンター内
 【氏名】 氷室 泰雄
【特許出願人】
 【識別番号】 000005278
 【氏名又は名称】 株式会社ブリヂストン
【代理人】
 【識別番号】 100079049
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 中島 淳
 【電話番号】 03-3357-5171
【選任した代理人】
 【識別番号】 100084995
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 加藤 和詳
 【電話番号】 03-3357-5171
【選任した代理人】
 【識別番号】 100085279
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 西元 勝一
 【電話番号】 03-3357-5171
【選任した代理人】
 【識別番号】 100099025
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 福田 浩志
 【電話番号】 03-3357-5171
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 006839
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 9705796

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

トレッドのタイヤ赤道面両側に配置され、タイヤ赤道面側から接地するようにタイヤ周方向に対する角度が 45° 以内で傾斜し、タイヤ赤道面側の端部が陸部内で終端する複数の急傾斜溝と、

前記急傾斜溝のタイヤ軸方向内側に隣接する陸部の踏面側エッジに沿って形成され、前記急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部に向けて深さが増大すると共に幅が減少する凹部と、

を有することを特徴とする空気入りタイヤ。

【請求項 2】

前記凹部と前記陸部の踏面とのタイヤ赤道面側の境界線は、前記トレッドを平面視したときのタイヤ周方向に対する角度が 15° 以内に設定され、

前記急傾斜溝の長手方向に交差し、かつタイヤ径方向に沿った断面で見たときの前記凹部の陸部側壁面は、前記トレッドの踏面に立てた法線に対する角度が 30° 以内に設定されている、

ことを特徴とする請求項 1 に記載の空気入りタイヤ。

【請求項 3】

前記凹部と前記陸部の踏面とのタイヤ赤道面側の境界線は、タイヤ赤道面を挟んで一方側の前記凹部の前記境界線と他方側の前記凹部の前記境界線とがそれぞれ周方向に一直線上に配置されるか、またはタイヤ軸方向外側に離間している、ことを特徴とする請求項 1 または請求項 2 に記載の空気入りタイヤ。

【請求項 4】

前記凹部は、前記急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部まで形成され、タイヤ周方向に沿って計測する長さは、前記急傾斜溝のタイヤ周方向の配列ピッチの $25 \sim 50\%$ の範囲内に設定されている、

ことを特徴とする請求項 1 乃至請求項 3 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤ。

【請求項 5】

隣接する前記急傾斜溝の溝底部からタイヤ径方向外側へ計測する前記凹部の最深部の高さは、前記急傾斜溝の溝深さの $25 \sim 75\%$ の範囲内に設定されている、

ことを特徴とする請求項 1 乃至請求項 4 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤ。

【請求項 6】

前記急傾斜溝は、タイヤ赤道面の両側で周方向に互いに位相差を設けて配置されている、ことを特徴とする請求項 1 乃至請求項 5 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤ。

【請求項 7】

前記急傾斜溝のタイヤ周方向に対する角度は、 $5 \sim 30^{\circ}$ の範囲内に設定されている、

ことを特徴とする請求項 1 乃至請求項 6 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤ。

【請求項 8】

前記急傾斜溝のタイヤ軸方向外側には、トレッド接地端に開口する横溝が配置されている、ことを特徴とする請求項 1 乃至請求項 7 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤ。

【請求項 9】

タイヤ赤道面からトレッド接地端へ向けてトレッド半幅の $40 \sim 60\%$ の領域内にタイヤ周方向に延びる周方向溝が形成されている、ことを特徴とする請求項 1 乃至請求項 8 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤ。

【書類名】明細書

【発明の名称】空気入りタイヤ

【技術分野】

【0 0 0 1】

本発明は空気入りタイヤに係り、特に、ウェット性能、及び操縦安定性を犠牲にせずに、対レイングループワンダリング性能を改良することのできる空気入りタイヤに関する。

【背景技術】

【0 0 0 2】

ウェット性能を犠牲にすることなしに耐偏摩耗性を向上することを目的とした図 4 に示すようなパターンを有する空気入りタイヤが提案されている（特許文献 1 参照。）

また、従来、急傾斜溝をトレッドの中央部に有するパターンとして、所謂踏み込み側陸部端が、溝に囲まれた鋭角端である場合に、面取りがされた、例えば、特許文献 2 ～ 5 に記載されたパターンや、陸部が周方向に連続しており、その陸部内に急傾斜溝の端が位置する、例えば、特許文献 6 ～ 8 に記載されたパターンや、左右の急傾斜溝が対称で、センターで繋がっている、例えば、特許文献 9，10 に記載されたパターンが主流であった。

【特許文献 1】特開平 5 - 3 1 9 0 2 5 号公報

【特許文献 2】特開平 9 - 2 0 2 5 号公報

【特許文献 3】特開平 1 0 - 5 8 9 2 3 号公報

【特許文献 4】特開平 8 - 9 1 0 2 5 号公報

【特許文献 5】特開平 8 - 8 5 3 0 9 号公報

【特許文献 6】特開平 5 - 2 8 6 3 1 2 号公報

【特許文献 7】特開平 8 - 8 5 3 0 9 号公報

【特許文献 8】特開平 1 0 - 2 8 7 1 0 8 号公報

【特許文献 9】特開平 4 - 7 8 6 0 4 号公報

【特許文献 1 0】特開平 4 - 4 3 1 0 5 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0 0 0 3】

ところで、北米のハイウェイ等では、水はけを良くするために路面に多数の溝を形成した所謂レイングループ路が用いられている場合がある。

【0 0 0 4】

トレッドに周方向に延びる溝を形成すると排水性が向上するが、タイヤのパターンの中に周方向に延びる溝が複数本存在する場合、溝幅や溝と溝の間隔の組み合わせによっては、レイングループ路においてハンドルが取られる、所謂レイングループワンダリングを発生する場合がある。

【0 0 0 5】

しかしながら、レイングループワンダリングを抑えようとして単に周方向溝を少なくすると、ウェット性能が低下してしまう問題がある。

【0 0 0 6】

本発明は、上記問題を解決すべく成されたもので、ウェット性能及び他の性能を犠牲にすることなく耐レイングループワンダリング性を達成し易い空気入りタイヤを提供することが目的である。

【課題を解決するための手段】

【0 0 0 7】

請求項 1 に記載の発明は、トレッドのタイヤ赤道面両側に配置され、タイヤ赤道面側から接地するようにタイヤ周方向に対する角度が 45° 以内で傾斜し、タイヤ赤道面側の端部が陸部内で終端する複数の急傾斜溝と、前記急傾斜溝のタイヤ軸方向内側に隣接する陸部の踏面側エッジに沿って形成され、前記急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部に向けて深さが増大すると共に幅が減少する凹部と、を有することを特徴としている。

【0008】

次に、請求項1に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【0009】

請求項1に記載の空気入りタイヤでは、トレッドのタイヤ赤道面両側に、タイヤ赤道面側から接地するようにタイヤ周方向に対する角度が 45° 以内で傾斜した複数の急傾斜溝が配置されており、トレッドパターンが所謂方向性パターンとされているので、接地面内の水をスムーズに排水できる、

さらに、急傾斜溝のタイヤ軸方向内側に隣接する陸部の踏面側エッジに沿って、急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部に向けて深さが増大すると共に幅が減少する凹部が形成されているので、接地面中央付近の水を凹部を介して踏面側から急傾斜溝へとスムーズに排水できる。

【0010】

したがって、周方向溝が無い場合、及び周方向溝の数が少ない場合においても高いウェット性能が得られる。

【0011】

また、周方向溝の数を少なく、または零にできるので、レイングループワンダリングの発生抑えることが出来る。

【0012】

なお、急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部に向けて凹部の深さが増大すると共に幅が減少するのは、凹部付近の陸部剛性を確保するためである。

【0013】

請求項2に記載の発明は、請求項1に記載の空気入りタイヤにおいて、前記凹部と前記陸部の踏面とのタイヤ赤道面側の境界線は、前記トレッドを平面視したときのタイヤ周方向に対する角度が 15° 以内に設定され、前記急傾斜溝の長手方向に交差し、かつタイヤ径方向に沿った断面で見たときの前記凹部の陸部側壁面は、前記トレッドの踏面に立てた法線に対する角度が 30° 以内に設定されている、ことを特徴としている。

【0014】

次に、請求項2に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【0015】

上記境界線のタイヤ周方向に対する角度を 15° 以内、上記凹部の陸部側壁面の角度を 30° 以内に設定することで、凹部は効率的に踏面側から急傾斜溝へ排水することが出来る。

【0016】

請求項3に記載の発明は、請求項1または請求項2に記載の空気入りタイヤにおいて、前記凹部と前記陸部の踏面とのタイヤ赤道面側の境界線は、タイヤ赤道面を挟んで一方側の前記凹部の前記境界線と他方側の前記凹部の前記境界線とがそれぞれ周方向に一直線上に配置されるか、またはタイヤ軸方向外側に離間している、ことを特徴としている。

【0017】

次に、請求項3に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【0018】

タイヤ赤道面を挟んで一方側の凹部の境界線と他方側の凹部の境界線とがタイヤ軸方向外側に離間していない場合、タイヤ赤道面を挟んで一方側の凹部と他方側の凹部とが同一周上に交互に並んでタイヤ赤道面付近の陸部剛性が低下し、操縦安定性が低下するため好ましくない。

【0019】

したがって、凹部と陸部の踏面とのタイヤ赤道面側の境界線は、タイヤ赤道面を挟んで一方側の境界線と他方側の境界線とがそれぞれ周方向に一直線上に配置されるか、またはタイヤ軸方向外側に離間させることが好ましい。

【0020】

請求項4に記載の発明は、請求項1乃至請求項3の何れか1項に記載の空気入りタイヤ

において、前記凹部は、前記急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部まで形成され、タイヤ周方向に沿って計測する長さは、前記急傾斜溝のタイヤ周方向の配列ピッチの 2 5 ~ 5 0 % の範囲内に設定されている、ことを特徴としている。

【 0 0 2 1 】

次に、請求項 4 に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【 0 0 2 2 】

接地面内のタイヤ赤道面付近の水を効率的に排水するためには、凹部は、急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部まで形成されることが好ましい。

【 0 0 2 3 】

ここで、凹部のタイヤ周方向に沿って計測する長さが、急傾斜溝のタイヤ周方向の配列ピッチの 2 5 % 未満では、凹部の長さが短すぎて急傾斜溝へ効率的に排水することが出来なくなる。

【 0 0 2 4 】

一方、凹部のタイヤ周方向に沿って計測する長さが、急傾斜溝のタイヤ周方向の配列ピッチの 5 0 % を越えると、タイヤ赤道面の一方側の凹部と他方側の凹部が軸方向に並ぶ箇所が生じる、即ち、周上に左右同時に接地しな箇所が存在することになり、接地面の不足につながる。

【 0 0 2 5 】

したがって、凹部は、急傾斜溝の長手方向中間部からタイヤ赤道面側端部まで形成され、タイヤ周方向に沿って計測する長さが急傾斜溝のタイヤ周方向の配列ピッチの 2 5 ~ 5 0 % の範囲内に設定されていることが好ましい。

【 0 0 2 6 】

請求項 5 に記載の発明は、請求項 1 乃至請求項 4 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤにおいて、隣接する前記急傾斜溝の溝底部からタイヤ径方向外側へ計測する前記凹部の最深部の高さは、前記急傾斜溝の溝深さの 2 5 ~ 7 5 % の範囲内に設定されている、ことを特徴としている。

【 0 0 2 7 】

次に、請求項 5 に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【 0 0 2 8 】

隣接する急傾斜溝の溝底部からタイヤ径方向外側へ計測する凹部の最深部の高さが急傾斜溝の溝深さの 2 5 % よりも低いと、凹部周辺の陸部剛性が低下し過ぎて好ましくない。

【 0 0 2 9 】

一方、隣接する急傾斜溝の溝底部からタイヤ径方向外側へ計測する凹部の最深部の高さが急傾斜溝の溝深さの 7 5 % よりも高いと、急傾斜溝へ効率的に排水することが出来なくなる。

【 0 0 3 0 】

したがって、隣接する急傾斜溝の溝底部からタイヤ径方向外側へ計測する凹部の最深部の高さは、急傾斜溝の溝深さの 2 5 ~ 7 5 % の範囲内に設定されていることが好ましい。

【 0 0 3 1 】

請求項 6 に記載の発明は、請求項 1 乃至請求項 5 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤにおいて、前記急傾斜溝は、タイヤ赤道面の両側で周方向に互いに位相差を設けて配置されている、ことを特徴としている。

【 0 0 3 2 】

次に、請求項 6 に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【 0 0 3 3 】

急傾斜溝をタイヤ赤道面の両側で周方向に互いに位相差を設けて配置することで、パターンノイズを抑えることができ、また、周上均一な陸部剛性、および排水性が得られる。

【 0 0 3 4 】

請求項 7 に記載の発明は、請求項 1 乃至請求項 6 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤにおいて、前記急傾斜溝のタイヤ周方向に対する角度は、 $5 \sim 30^\circ$ の範囲内に設定され

ている、ことを特徴としている。

【0 0 3 5】

次に、請求項 7 に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【0 0 3 6】

急傾斜溝のタイヤ周方向に対する角度を、 $5 \sim 30^\circ$ の範囲内に設定することにより、高いウェット排水性が得られるようになる。

【0 0 3 7】

請求項 8 に記載の発明は、請求項 1 乃至請求項 7 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤにおいて、前記急傾斜溝のタイヤ軸方向外側には、トレッド接地端に開口する横溝が配置されている、ことを特徴としている。

【0 0 3 8】

次に、請求項 8 に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【0 0 3 9】

急傾斜溝のタイヤ軸方向外側に、トレッド接地端に開口する横溝を配置すると、急傾斜溝内に取り込んだ水を、横溝を介して接地領域のタイヤ軸方向外側へ効率的に排水することが出来る。なお、急傾斜溝と横溝とは直接連結しても良く、周方向溝等の他の溝を介して連結しても良い。

【0 0 4 0】

請求項 9 に記載の発明は、請求項 1 乃至請求項 8 の何れか 1 項に記載の空気入りタイヤにおいて、前記トレッドのタイヤ赤道面両側には、タイヤ赤道面からトレッド接地端へ向けてトレッド半幅の $40 \sim 60\%$ の領域内にタイヤ周方向に延びる周方向溝が形成されている、ことを特徴としている。

【0 0 4 1】

次に、請求項 9 に記載の空気入りタイヤの作用を説明する。

【0 0 4 2】

トレッドのタイヤ赤道面両側に、タイヤ赤道面からトレッド接地端へ向けてトレッド半幅の $40 \sim 60\%$ の領域内にタイヤ周方向に延びる周方向溝を設けることにより、排水性が向上し、ウェットハイドロプレーニング性能が更に向上する。

【0 0 4 3】

なお、周方向溝の配置位置が上記領域よりもタイヤ赤道面側に配置されると、トレッド中央付近の十分な剛性が得られなくなり、操縦安定性が悪化する。

【0 0 4 4】

一方、周方向溝の配置位置が上記領域よりもトレッド接地端側に配置されると、周方向溝より外側のブロックの剛性が低くなり、操縦安定性、片落ち摩耗が悪化する。

【0 0 4 5】

なお、請求項 9 に記載の空気入りタイヤでは、トレッドに周方向溝を設けたが、周方向溝の数が少ない（2 本）ため、レイングループワンダリング性の低下は実質上問題無いレベルである。

【発明の効果】

【0 0 4 6】

以上説明したように請求項 1 に記載の空気入りタイヤは上記構成としたので、ウェット性能、及び操縦安定性を犠牲にせずに、耐レイングループワンダリング性能を改良することができる、という優れた効果を有する。

【0 0 4 7】

請求項 2 に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、凹部が効率的に踏面側から急傾斜溝へ排水することができ、高いウェット性能が得られる、という優れた効果を有する。

【0 0 4 8】

請求項 3 に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、高い操縦安定性が得られる、という優れた効果を有する。

【0049】

請求項4に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、接地面内のタイヤ赤道面付近の水を効率的に排水することができ、高いウェット性能が得られる、という優れた効果を有する。

【0050】

請求項5に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、陸部剛性を確保しつつ、高いウェット性能が得られる、という優れた効果を有する。

【0051】

請求項6に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、パターンノイズを抑えることができ、また、周上均一な陸部剛性、および排水性が得られる、という優れた効果を有する。

【0052】

請求項7に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、高いウェット排水性が得られる、という優れた効果を有する。

【0053】

請求項8に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、急傾斜溝内に取り込んだ水を、横溝を介して接地領域のタイヤ軸方向外側へ効率的に排水することができ、高いウェット性能が得られる、という優れた効果を有する。

【0054】

また、請求項9に記載の空気入りタイヤは上記の構成としたので、レイングループワンダリングを発生させることなくウェット排水性を更に向上することができる、という優れた効果を有する。

【発明を実施するための最良の形態】

【0055】

以下、図面を参照して本発明の実施の形態の一例を詳細に説明する。

【0056】

図1に示すように、空気入りタイヤ10のトレッド12には、タイヤ赤道面CLの両側に、タイヤ周方向に沿って直線状に延びる周方向溝14が形成されている。

【0057】

なお、周方向溝14は、タイヤ赤道面CLからトレッド接地端12Eへ向けてトレッド半幅(1/2 TW)の40～60%の領域内に設けることが好ましい。

【0058】

ここで、トレッド幅TWとは、タイヤ幅方向一方側のトレッド接地端12Eから他方側のトレッド接地端12Eまでのタイヤ幅方向に沿って計測した寸法である。

【0059】

トレッド接地端12Eとは、空気入りタイヤをJATMA YEAR BOOK(2003年度版、日本自動車タイヤ協会規格)に規定されている標準リムに装着し、JATMA YEAR BOOKでの適用サイズ・プライレーティングにおける最大負荷能力(内圧一負荷能力対応表の太字荷重)に対応する空気圧(最大空気圧)の100%の内圧を充填し、最大負荷能力を負荷したときのタイヤ幅方向最外側の端部である。

【0060】

なお、使用地又は製造地において、TRA規格、ETRT規格が適用される場合は、リム、空気圧、及び荷重は各々の規格に従う。

【0061】

タイヤ赤道面CLの両側には、空気入りタイヤ10が矢印A方向に回転したときに、タイヤ赤道面CL側から接地するようにタイヤ周方向に対して傾斜し、タイヤ赤道面CL側の端部が陸部内で終端し、タイヤ軸方向外側が周方向溝14に開口する複数の急傾斜横溝16が、タイヤ周方向に間隔をあけて形成されている。

【0062】

タイヤ赤道面CLを挟んで一方側の急傾斜横溝16と他方側の急傾斜横溝16は、交互

に配置されている。

【0063】

急傾斜横溝16は、タイヤ軸方向外側からタイヤ赤道面CL側に向けて、タイヤ周方向に対する角度が漸減していることが好ましい。

【0064】

急傾斜横溝16のタイヤ周方向に対する角度 θa は、 45° 以内が好ましく、中でも $5^\circ \sim 30^\circ$ の範囲内が更に好ましい。

【0065】

また、タイヤ赤道面CLの両側には、タイヤ周方向に隣接する急傾斜横溝16と急傾斜横溝16との間に、タイヤ周方向に隣接する急傾斜横溝16と同方向に傾斜し、かつタイヤ周方向に対する角度が急傾斜横溝16よりも大きく設定された緩傾斜横溝18が配置されている。

【0066】

緩傾斜横溝18は、タイヤ赤道面CL側が急傾斜横溝16のタイヤ赤道面CL側の端部に接続され、タイヤ軸方向外側が周方向溝14に開口している。

【0067】

周方向溝14のタイヤ軸方向外側には、周方向溝14とトレッド接地端12Eとを連結する複数の横溝20がタイヤ周方向に間隔を空けて配置されている。

【0068】

周方向溝14のタイヤ軸方向外側には、周方向溝14、及び一对の横溝20によりショルダーブロック22が区画されている。

【0069】

このショルダーブロック22には、横溝20と平行な第1の両側領域サイプ24、周方向に延びる第2の両側領域サイプ26、及び第2の両側領域サイプ26の両端に形成される短い周方向副溝28が形成されている。

【0070】

一对の周方向溝14の間には、急傾斜横溝16、緩傾斜横溝18、及び周方向溝14によって周方向に連続するセンター陸部30が区画されると共に、同じく急傾斜横溝16、緩傾斜横溝18、及び周方向溝14によって略扇状の陸部32が複数区画されている。

【0071】

また、一对の周方向溝14の間には、タイヤ周方向に対して傾斜し、一方の周方向溝14から他方の周方向溝14に向けて延びる第1の中央領域サイプ34、第2の中央領域サイプ35、及び第3の中央領域サイプ37がタイヤ周方向に間隔を空けて形成されている。

【0072】

なお、これらの第1の中央領域サイプ34、第2の中央領域サイプ35、及び第3の中央領域サイプ37は、トレッド平面視で右上がりのものと、左上がりのものとがタイヤ周方向に交互に配置されている。

【0073】

センター陸部30には、急傾斜横溝16のタイヤ軸方向内側に隣接する踏面側エッジに沿って、急傾斜横溝16の長手方向中間部（本実施形態では、第1の中央領域サイプ34を起点としている）からタイヤ赤道面側端部に向けて深さが増大（図2（B）参照）すると共に幅が減少する凹部36が形成されている。

【0074】

また、図2（A）に示すように、急傾斜横溝16の長手方向に交差し、かつタイヤ径方向に沿った断面で見たときの凹部36の陸部側壁面36Bは、トレッド12の踏面12Aに立てた法線HLに対する角度 θb が 30° 以内に設定されていることが好ましい。

【0075】

凹部36とセンター陸部30の踏面とのタイヤ赤道面CL側の境界線36Aは、図1に示すようにタイヤ赤道面CLを挟んで一方側の凹部36の境界線36Aと他方側の凹部3

6の境界線36Aとがそれぞれ周方向に一直線上に配置されるか、または、図示はしないがタイヤ軸方向外側に離間していることが好ましい。

【0076】

なお、境界線36Aは、本実施形態ではタイヤ周方向に直線状に延びているが、タイヤ周方向に対して 15° 以内であれば傾斜していても良い。

【0077】

さらに、凹部36のタイヤ周方向に沿って計測する長さ L_a は、急傾斜横溝16のタイヤ周方向の配列ピッチPの25～50%の範囲内に設定されていることが好ましい。

【0078】

図2(A)に示すように、隣接する急傾斜横溝16の溝底部からタイヤ径方向外側へ計測する凹部36の最深部の高さHは、急傾斜横溝16の溝深さDの25～75%の範囲内に設定されていることが好ましい。

【0079】

なお、センター陸部30の周方向溝14側の端部には、図2(C)に示すように、軸方向外側へ一定角度で傾斜する面取り部38が形成されている。

(作用)

次に、本実施形態の空気入りタイヤ10の作用を説明する。

【0080】

本実施形態の空気入りタイヤ10では、タイヤ赤道面CL両側に複数の急傾斜横溝16、及び緩傾斜横溝18が配置され、これらのタイヤ軸方向外側に周方向溝14、及び横溝20が配置され、トレッドパターンが所謂方向性パターンとされているので、接地面内の水をスムーズに排水でき、基本的に高いウェット性能が得られている。

【0081】

さらに、急傾斜横溝16のタイヤ軸方向内側に隣接するセンター陸部30の踏面側エッジに沿って凹部36が形成されているので、接地面中央付近の水を凹部36を介して踏面側から急傾斜横溝16へとスムーズに排水できる。

【0082】

また、本実施形態の空気入りタイヤ10では、周方向溝14の本数が少ないため、レイングループを設けた路面で走行する際のレイングループワンダリングの発生を抑えることができる。

【0083】

さらに、急傾斜横溝16をタイヤ赤道面CLの両側で周方向に互いに位相差を設けて配置しているので、パターンノイズを抑えることができ、また、周上均一な陸部剛性、および排水性が得られる。

【0084】

なお、急傾斜横溝16の長手方向中間部からタイヤ赤道面CL側端部に向けて凹部36の深さが増大すると共に幅が減少しているため、センター陸部30の凹部36付近の剛性は確保されている。

【0085】

また、境界線36Aのタイヤ周方向に対する角度を 15° 以内、凹部36の陸部側壁面36Bの角度 θ_b を 30° 以内に設定することで、凹部36は効率的に踏面側から急傾斜横溝16へ排水することができる。

【0086】

なお、凹部36の長さ L_a が、急傾斜横溝16の配列ピッチPの25%未満では、凹部36の長さが短すぎて急傾斜横溝16へ効率的に排水することが出来なくなる。

【0087】

一方、凹部36の長さ L_a が、急傾斜横溝16の配列ピッチPの50%を越えると、タイヤ赤道面CLの一方側の凹部36と他方側の凹部36が軸方向に並ぶ箇所が生じ、接地面の不足につながる。

【0088】

また、凹部 36 の最深部の高さ H が急傾斜横溝 16 の溝深さ D の 25% よりも低いと、凹部 36 周辺の陸部剛性が低下し過ぎて好ましくない。

【0089】

一方、凹部 36 の最深部の高さ H が急傾斜横溝 16 の溝深さ D の 75% よりも高いと、急傾斜横溝 16 へ効率的に排水することが出来なくなる。

【0090】

また、周方向溝 14 の配置位置が、タイヤ赤道面 CL からトレッド接地端 12E へ向けてトレッド半幅 ($1/2 TW$) の 40~60% の領域内よりもタイヤ赤道面 CL 側に配置されると、トレッド中央付近の十分な排水性が得られなくなる。

【0091】

一方、周方向溝 14 の配置位置が、タイヤ赤道面 CL からトレッド接地端 12E へ向けてトレッド半幅 ($1/2 TW$) の 40~60% の領域内よりもトレッド接地端 12E 側に配置されると、ショルダーブロック 22 の剛性が低くなり、操縦安定性、片落ち摩耗が悪化する。

(試験例)

本発明の効果を確かめるために、従来例の空気入りタイヤ 2 種、本発明の適用された実施例のタイヤ 1 種を用意し、それぞれのウェットハイドロプレーニング性能、ドライ操縦安定性能、及び耐レイングループワンダリング性能を調べた。

【0092】

・ウェットハイドロプレーニング性能の試験方法、及び評価方法：水深 5mm のウェット路を通過時のハイドロプレーニング発生限界速度でのテストドライバーによるフィーリング評価。評価は、従来例を 100 とする指数表示としており、数値が大きいほど性能に優れていることを表している。

【0093】

・ドライ操縦安定性能の試験方法、及び評価方法：ドライ状態のサーキットコースを各種走行モードにてスポーツ走行したときのテストドライバーのフィーリング評価。評価は、従来例を 100 とする指数表示としており、数値が大きいほど性能に優れていることを表している。

【0094】

・耐レイングループワンダリング性能の試験方法：米国ロスアンゼルスフリーウェイを一般走行（直進、車線変更）したときのハンドルの取られ、ふらつきのテストドライバーによるフィーリング評価。評価は、従来例を 100 とする指数表示としており、数値が大きいほど性能に優れていることを表している。

【0095】

・実施例のタイヤ：前述した実施形態の空気入りタイヤである。各部の寸法、角度は以下の表 1 に示す通りである。

【0096】

【表 1】

名称	幅 (mm)	対周方向溝角度 θ (度)	溝深さ (mm)
周方向溝	10	0	9.2
急傾斜溝	4~6	5~40	8
緩傾斜溝	3	45~60	8
横溝	5	75~90	8
第1の中央領域サイプ	0.7	70	6
第2の中央領域サイプ	0.7	70	6
第3の中央領域サイプ	0.7	70	6
第1の両側領域サイプ	0.7	75~90	6
第2の両側領域サイプ	0.7	10	6
周方向副溝	5	10	4

・従来例1のタイヤ：図3に示すように、空気入りタイヤ100のトレッド112には、タイヤ赤道面CLの両側に、タイヤ周方向に沿って直線状に延びる周方向溝114が形成されている。

【0097】

トレッド112には、一对の周方向溝114の間に、一对の周方向溝114を連結するように延びる第1の中央陸部横溝116及び第2の中央陸部横溝117、中央部分に形成され右上がりに傾斜する複数の中央陸部急傾斜溝118、及び周方向溝114により、複数のセンター大ブロック120、及びセンター小ブロック122が区画されている。

【0098】

センター小ブロック122には第1の中央陸部サイプ126が、センター大ブロック120には第2の中央陸部サイプ124が形成されている。

【0099】

また、周方向溝114のタイヤ軸方向外側には、複数の側陸部横溝128と周方向溝114とで複数のショルダーブロック130が区画されている。

【0100】

ショルダーブロック130には、側陸部横溝128と平行とされた第1の側陸部サイプ132、周方向に延びる第2の側陸部サイプ134、及び第2の側陸部サイプ134の片側に連結される側陸部周方向副溝136が形成されている。

【0101】

なお、符号112Eはトレッド接地端である。

【0102】

タイヤの各部の寸法、角度等は以下の表2に示す通りである。

【0103】

【表2】

名称	幅 (mm)	対周方向溝角度 θ (度)	溝深さ (mm)
周方向溝	10	0	9.2
中央陸部急傾斜溝	6	20	8
第1の中央陸部横溝	5	50	8
第2の中央陸部横溝	3.5	70	8
側陸部横溝	5	75~85	8
側陸部周方向副溝	2.5	0	1
第1の中央陸部サイプ	0.7	50	6
第2の中央陸部サイプ	0.7	50、70	6
第1の側陸部サイプ	0.7	75~85	6
第2の側陸部サイプ	0.7	0	6

・従来例2のタイヤ：図4に示すように、空気入りタイヤ200のトレッド212には、タイヤ赤道面CL上で延びる中央部周方向溝214、この中央部周方向溝214に沿ってこの中央部周方向溝214の両側で対をなす側部周方向溝216、タイヤ赤道面CLの両側に配置されタイヤ赤道面CLに対して傾斜する向きで延びて中央部周方向溝214に合流する中央陸部急傾斜溝218、中央陸部急傾斜溝218に連結される中央陸部横溝219、中央部周方向溝214からトレッド接地端212Eに向けて延びる側部横溝220により、トレッド接地端212E寄りのブロック222、中央部周方向溝214の両側のブロック224および226を、それぞれ多数区画している。

【0104】

中央陸部急傾斜溝218は、タイヤ周方向に対する角度が小さく設定され、点Pにて中央部周方向溝214に合流し、この合流点近傍に鋭角をなす隅部228が、中央部周方向溝214および中央陸部急傾斜溝218にて区画されている。

【0105】

中央陸部横溝219は、タイヤ周方向に対する角度が中央陸部急傾斜溝218よりも大きく設定され、一方の中央陸部横溝219は、トレッド中央とトレッド接地端212Eのほぼ中間域で中央陸部急傾斜溝218に点Qにて合流し、この合流点Q近傍に隅部230が、中央陸部急傾斜溝218および中央陸部横溝219にて区画される。

【0106】

隅部228は、図5に断面を示すように、タイヤ径方向外側に凸となる面が残る、面取りを施されている。なお、隅部230も隅部228と同様の面取りが施されている。

【0107】

タイヤの各部の寸法、角度等は以下の表3に示す通りである。

【0108】

【表3】

名称	幅 (mm)	対周方向溝角度 θ (度)	溝深さ (mm)
中央部周方向溝	10	0	9.2
側部周方向溝	7	0	8
中央陸部急傾斜溝	7	15~60	8
中央陸部横溝	5	55~60	8
側部横溝	5	60~75	8

なお、タイヤサイズ、内圧、荷重は何れも以下の通りである。

【0109】

タイヤサイズ：PSR225/55R16 (トレッド幅188mm)

内圧：220kPa

荷重：実車 2 名乗車相当

試験結果は以下の表 4 に記載した通りである。

【0 1 1 0】

【表 4】

	従来例 1	従来例 2	実施例
ウェットハイドロプレーニング性能（直進）	1 0 0	1 1 0	1 2 0
ドライ操縦安定性能	1 0 0	1 1 0	1 2 0
耐レイングルーブワンダリング性能	1 0 0	9 0	1 1 0

試験の結果から、本発明の適用された実施例のタイヤは、ウェットハイドロプレーニング性能、ドライ操縦安定性能、及び耐レイングルーブワンダリング性能に優れていることが分かる。

【図面の簡単な説明】

【0 1 1 1】

【図 1】 本発明の一実施形態に係る空気入りタイヤのトレッドの平面図である。

【図 2】 (A) は図 1 の 2 (A) - 2 (A) 線断面図であり、(B) は図 1 の 2 (B) - 2 (B) 線断面図であり、(C) は図 1 の 2 (C) - 2 (C) 線断面図である。

【図 3】 従来例 1 に係る空気入りタイヤのトレッドの平面図である。

【図 4】 従来例 2 に係る空気入りタイヤのトレッドの平面図である。

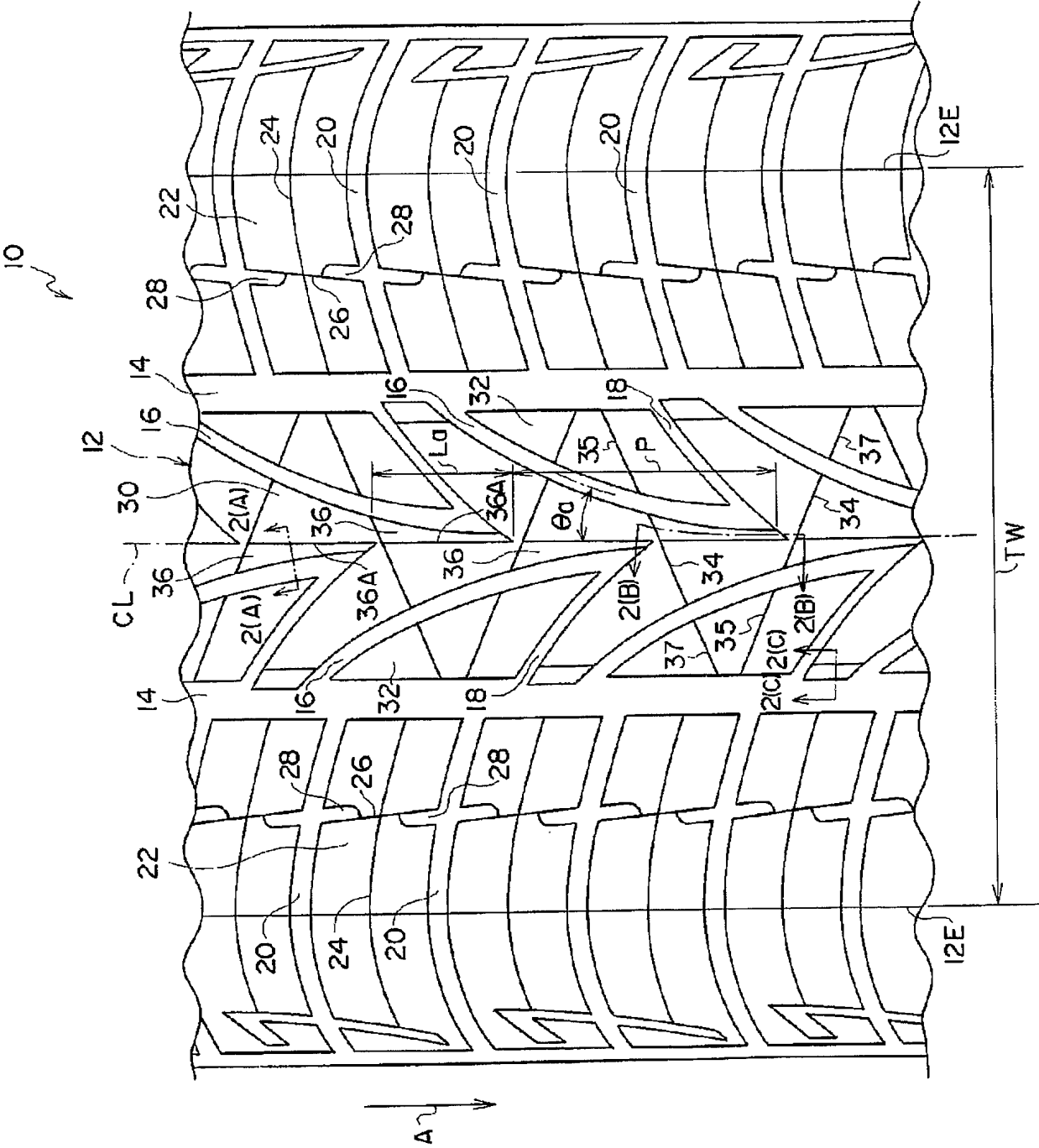
【図 5】 図 4 の 5 - 5 線断面図である。

【符号の説明】

【0 1 1 2】

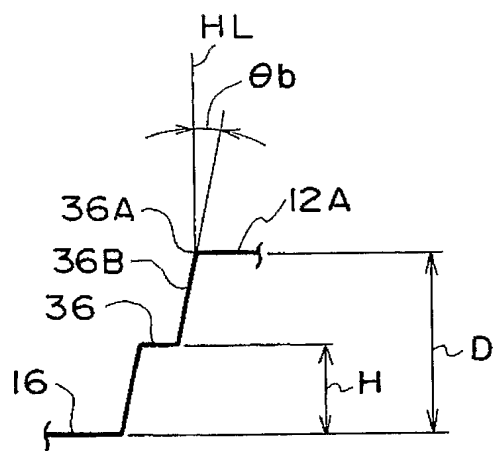
1 0 空気入りタイヤ
 1 2 トレッド
 1 2 E トレッド接地端
 1 4 周方向溝
 1 6 急傾斜溝
 2 0 横溝
 2 2 ショルダーブロック
 3 0 センター陸部
 3 2 陸部
 3 6 凹部
 3 6 A 境界線
 3 6 B 陸部側壁面
 H L 法線
 C L タイヤ赤道面

【書類名】 図面
【図 1】



【図 2】

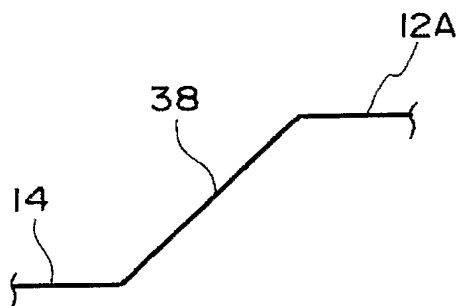
(A)



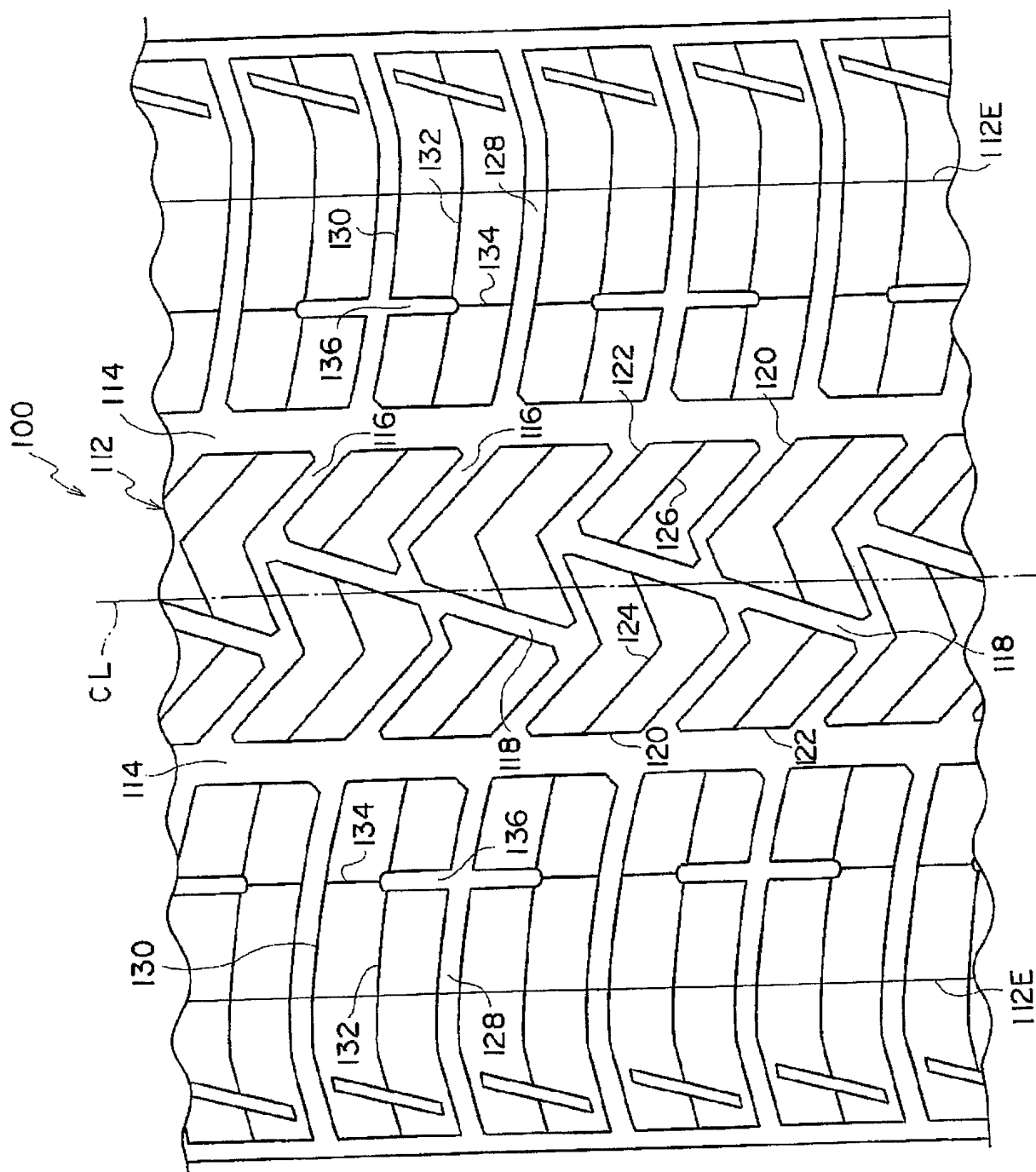
(B)



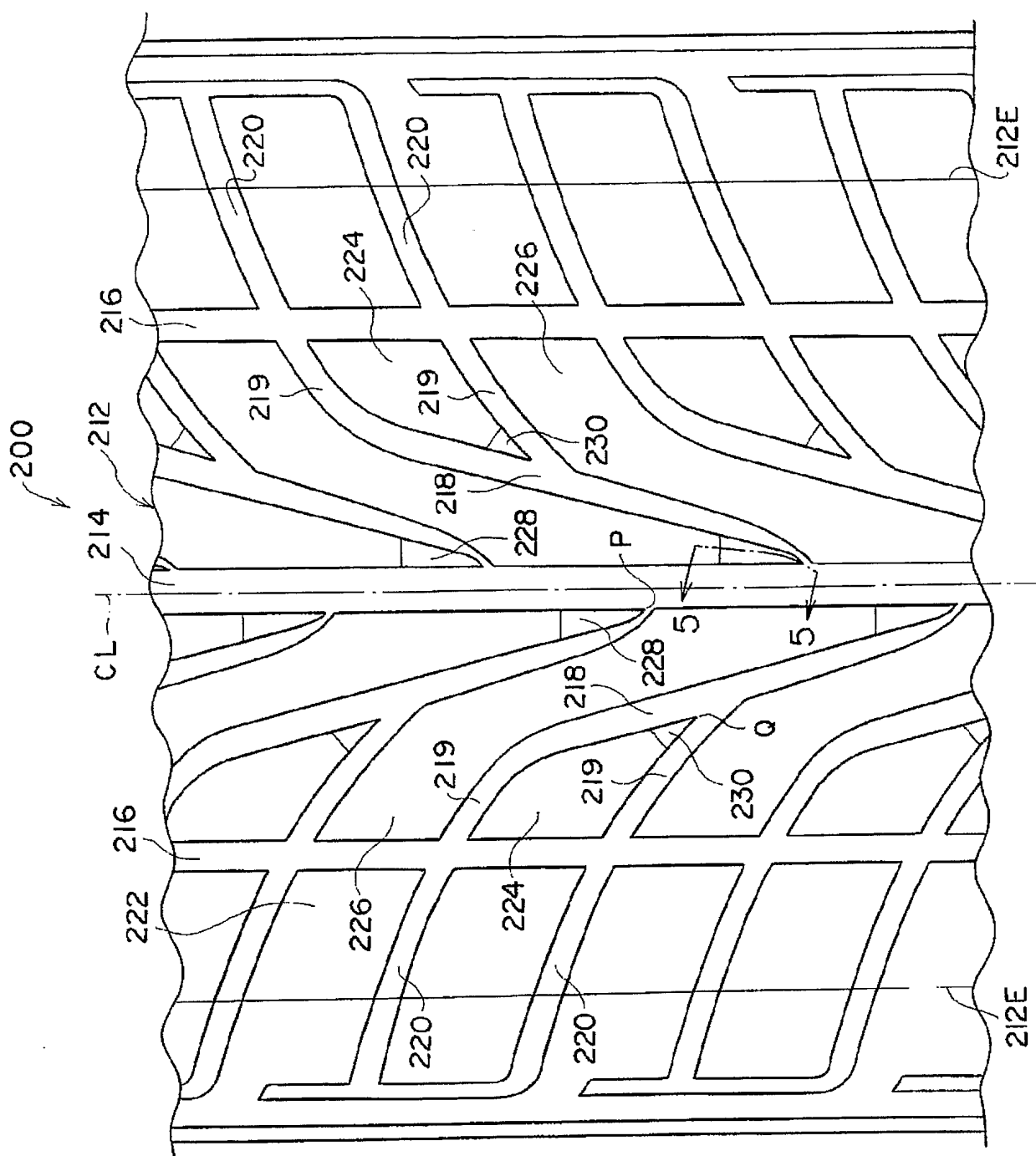
(C)



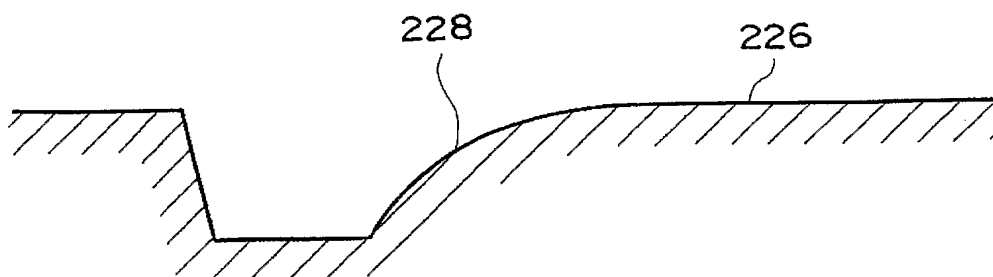
【図 3】



【図 4】



【図 5】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 ウエット性能及び他の性能を犠牲にすることなく耐レイングループワンダリング性を達成し易い空気入りタイヤを提供すること。

【解決手段】 タイヤ赤道面CL両側に、タイヤ赤道面CL側から接地するようにタイヤ周方向に対して傾斜すると共にタイヤ周方向に対する角度が 45° 以内とされた複数の急傾斜横溝16を配置し、トレッドパターンを方向性パターンとする。急傾斜横溝16のタイヤ軸方向内側に隣接するセンター陸部30の踏面側エッジに沿って、急傾斜横溝16の長手方向中間部からタイヤ赤道面CL側端部に向けて深さが増大すると共に幅が減少する凹部36を形成し、接地面中央付近の水を凹部36を介して踏面側から急傾斜横溝16へとスムーズに排水する。周方向溝14の数が少ないが、高いウエット性能が得られる。また、周方向溝14の数が少ないので、レイングループワンダリングの発生が抑えられる。

【選択図】

図1

特願 2 0 0 3 - 4 3 2 5 8 5

ページ : 1/E

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 2 7 8]

1. 変更年月日
[変更理由]
住 所
氏 名

1 9 9 0 年 8 月 2 7 日
新規登録
東京都中央区京橋 1 丁目 1 0 番 1 号
株式会社ブリヂストン